

Bilen som fenomen var for mange på 1960 og 70-tallet en nødvendighet for å ta skrittet inn i den moderne tid. I denne utviklinga var Volvo Amazon et viktig bidrag. Og entusiaster holder fortsatt liv i den.

Bilentusiastenes Rolls Royce?



Kronikk

DAN YNGVE JACOBSEN
 Norsk Volvo Amazon Klubb, Midt-Norge

I 1956 lanserte Volvo sin Amazon. Nordmannen Jan Wilsgaard, som var født i 1930 og som flyktet til Sverige med familien under krigen, var enda bare en ung mann da han tegnet Amazonen. Allikevel skulle hans klassiske design i årene fram mot 1970 reproduseres i hele 667 323 eksemplarer. Bilen rullet fra samlebånd både i Sverige, Belgia og Canada. Til å begynne med eksisterte det planer om både seks- og åtte-sylinders motorer, men til tross for satsing på det amerikanske markedet ble det med de firesylindrede. De første utgavene var på 60 hk DIN, mens B20 motoren som kom i 1969 hadde opp til 115 hester i sportsutgaven.

Mange av den eldre garde vil huske at dette var biler man ofte så på veien. Bilen som fenomen var for mange av de skandinaviske familiene på 1960 og 70-tallet en nødvendighet for å ta skrittet inn i den moderne tid. Ikke bare ble det enklere å dra på ferietur med familien, men bilen kom etter hvert til å endre mange av våre vaner. I denne utviklinga var Amazonen et viktig bidrag og selv om den var svensk ble den populær så langt borte som i USA. En av Amazonens særegenheter er at alle skruer er i tomlestørrelse, noe som nok forteller om en bevisst innretning mot dette markedet. Den dag i dag har Volvo en sterk stilling i det mange vil kalle bilens hjemland.

Også herregårdsutgaven av Amazonen sier noe om innretningen mot det amerikanske markedet. En sentral diskusjon knyttet til designet av bilen skal ha vært hvilken vei døra bak skulle åpnes. En kikk over på samtidens amerikanske biler viste at disse ofte ble åpnet horisontalt, gjerne med deling på midten slik at nedre del av luka også fungerte som en forlengelse av gulvet i lasterommet. Slik ble det også på Amazon Herregårdsvogn, og vi kan nevne at Volvo med denne bilen var et av de tidlige bilmerkene som kombinerte privat og yrkesmessig bruk i en og samme modell.

Amazonen var verdens første



Blir tatt vare på Å kalle Volvo Amazon for bilentusiastenes Rolls Royce er kanskje å ta vel hardt i, men kronikkforfatteren mener Amazonen er viktig fordi den viser den tekniske utviklingen i de fjorten årene den ble produsert. Og ved å studere bilen får man også et innblikk i hvordan teknologien har endret seg i tiden etterpå.

bil med sikkerhetsbelte som standard utstyr da dette ble introdusert i 1959. Senere kom både skivebrems, servo og tokrets brems. Delbar rattstamme, nakkestøtter og andre sikkerhetsdetaljer ble også standard før bilen gikk ut av produksjon i 1970. Disse tingene tar vi i dag for gitt, men det er ikke godt å si hvor vi ville ha vært uten Volvos tidlige fokus på sikkerhet somen av konsernets kjerneverdier. Amazonen kom også med et av de tidlige systemene for avgassrensing, dette enda mens «katalysator» var et begrep man bare lærte om på skolen.

Heldigvis er det bevart en del eksemplarer av Amazonen. Norsk Volvo Amazon-klubb har innpå 1500 medlemmer, men man regner med at det finns langt flere bevarte eksemplarer. Mange av disse er i god original stand, men det er heller ikke så uvanlig å møte på bilen med en viss patina både i lakk, krom og interiør. En god del står vel også fremdeles lagret innerst på låven i påvente av at noen skal få god tid til å ta seg av «klenodiet».

Hvert år arrangeres det

mange ti-talls biltreff i Skandinavia, mange av disse er viet veteran-Volvo generelt eller er mer spesifikt knyttet opp mot Amazonen. Treffene fungerer som møteplasser for entusiastene, men også som steder hvor et bredere publikum kan få et hyggelig gjensyn med gamle minner.

Hva handler så denne bilhobbyen om? Man tar altså en bil som har vært ute av produksjon i snart 40 år, en bil som nærmer seg tre ganger forventet levetid, en bil hvor man ikke lengst bare kan gå i butikken og bestille deler (skjønt her er ikke Amazonen den vanskeligste), og ikke minst en bil hvor man må forvente massive rustangrep og teknisk slitasje etter mange år på veien. Denne overlevningen fra fortiden, uten moderne sikkerhetskarosseri, kollisjonsputer eller klimaanlegg satser man så mange tusen kroner og hundrevis av arbeidstimer for å ordne. Dette til tross for at familien alt har en fullt fungerende bil i garasjen.

Per definisjon er en veteranbil et kulturminne. På samme måte som vi kan gå på folkemuseet

for å studere gamle hus eller gammelt håndverk bør vi også kunne studere hvordan bilteknologien har endret seg. Amazonen viser utviklinga i de fjorten årene den ble produsert, men ved å studere bilene får man også et innblikk i hvordan teknologien har endret seg i tiden etterpå. Noen entusiaster velger å modifisere bilene og i et kultursosiologisk perspektiv må vel dette nærmest kunne beskrives som en forhandling med tidligere tiders teknologi. Personlig foretrekker jeg de originale bilene, mye fordi de gir sterke assosiasjoner til 60-tallet og egen oppvekst. De litt yngre medlemmene av Amazonklubben foretrekker gjerne de modifiserte bilene med større motor og ditto oppgraderte kjøreegenskaper.

Å skru gammel Volvo handler også om følelsen av å beherske teknologien. Selv har jeg også en moderne Volvo i garasjen. Denne tør jeg knapt å skifte dekk på selv, og hvis ett eller annet slutter å virke må jeg nesten umiddelbart be om hjelp. Moderne biler, med computere og andre duppeditter gir oss en

slags avmaktsfølelse. Da handler veteranbilen, med sin analoge teknologi, om å ta tilbake noe av kontrollen over sitt eget liv. Kanskje handler det også om å ta tilbake noe av maskuliniteten? Da jeg vokste opp var det et selvsagt trekk ved mannrollen at man kunne fikse bilen selv. Dette har smarte bilkonstruktører langt på vei tatt i fra oss.

Men når dette er sagt handler selvfølgelig interessen for Amazon om både kjøreglede, fellesskap og estetikk. Jan Wilsgaards design gir gode assosiasjoner. 60-tallet er «in» og såkalte retro-design fra perioden ses ofte i butikkene, både som kjøleskap og andre produkt. Da er det heller ikke så merkelig at det gror fram et fellesskap basert på «ekte vare» og bil som hobby er kanskje en del av maskuliniteten i det moderne samfunnet?

Denne siste helga i august arrangerer Norsk Volvo Amazon klubb, avdeling Midt-Norge treff på Storsand Camping. Dette er en utmerket mulighet til å studere både bilene og galskapen. For mer info se: <http://www.nvak-mn.org/> Dan.Jacobsen@svt.ntnu.no

